Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 170 del 24 luglio 2003 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA — **Roma - Giovedì, 24 luglio 2003** — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 118/L

DECRETO LEGISLATIVO 8 luglio 2003, n. **188.**

Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 8 luglio 2003, n. **188.**

Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 1° marzo 2002, n. 39, ed in particolare l'articolo 1, commi 1, 3 e 5, e l'allegato *B*;

Viste le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2001/12/CE, del 26 febbraio 2001, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, 2001/13/CE, del 26 febbraio 2001, relativa alle licenze alle imprese ferroviarie, e 2001/14/CE, del 20 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;

Visto l'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 4 aprile 2003;

Acquisito il parere della conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 luglio 2003;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e per gli affari regionali;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Disposizioni generali

Art. 1.

O g g e t t o

1. Il presente decreto disciplina:

a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo;

b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie;

c) il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie;

d) i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura.

2. Il presente decreto non si applica:

a) alle reti ferroviarie locali e regionali isolate, adibite al trasporto passeggeri;

b) alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;

c) alle reti ferroviarie regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da parte di un'impresa ferroviaria la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto di interesse regionale, locale e interregionale di interesse locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

d) alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente al trasporto merci effettuato dal proprietario delle stesse infrastrutture.

3. Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE e dal presente decreto, nonché dal decreto legislativo n. 422/1997 e successive modificazioni.

4. Per le reti di cui al comma 3 le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 sono svolte dalle regioni interessate o da apposito organismo individuato dalle stesse sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2001/14/CE e dal presente decreto.

5. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate: le reti ferroviarie di cui al comma 3, i criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, i criteri relativi alla gestione delle licenze, le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle regioni, con particolare riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché i criteri di applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera *c)*.

Art. 2.

P r i n c i p i

1. Le attività disciplinate dal presente decreto sono uniformate ai seguenti principi:

a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie;

b) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di settore;

c) separazione contabile o costituzione di imprese separate per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia;

d) libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri e di merci per ferrovia da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie e negli articoli 49 e seguenti del Trattato CE, a condizioni eque, non discriminatorie e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario.

2 Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 3.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) «assegnazione di capacità», il processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria;

b) «richiedente», un'impresa ferroviaria titolare di licenza e/o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, che stipula apposito «accordo quadro» con il gestore dell'infrastruttura e che non esercita attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita con lo stesso accordo quadro; sono altresì richiedenti le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;

c) «infrastruttura saturata», una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;

d) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;

e) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

f) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

g) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

h) «gestore dell'infrastruttura», soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;

i) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

l) «rete ferroviaria transeuropea per il trasporto delle merci», l'infrastruttura per il servizio di trasporto internazionale di merci come individuata nell'allegato I della direttiva 2001/12/CE;

m) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

n) «infrastruttura ferroviaria», l'infrastruttura definita nell'allegato 1, parte *A*, del regolamento (CEE) n. 2598/70 della Commissione del 18 dicembre 1970, che individua il contenuto delle voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, ad eccezione dell'ultimo alinea che, ai soli fini del presente decreto, si limita alla formulazione di «Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture»;

o) «associazione internazionale di imprese ferroviarie», associazione che comprende almeno due imprese ferroviarie stabilite in due o più Stati dell'Unione europea, che ha lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri;

p) «licenza», autorizzazione, valida su tutto il territorio comunitario, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualità di «impresa ferroviaria» e viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

q) «autorità preposta al rilascio delle licenze», l'organismo incaricato dallo Stato membro di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, è l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;

r) «titolo autorizzatorio», il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate;

s) «servizio di trasporto internazionale», di merci o di passeggeri, il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito ad altro convoglio e/o anche scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutto il materiale rotabile trainato attraversi almeno una frontiera;

t) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità;

u) «traccia oraria», la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;

v) «capacità», la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria;

z) «servizi regionali», i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni.

IMPRESE FERROVIARIE

Art. 4.

Principi

1. Le imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in Italia devono possedere uno *status* giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione, ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali.

2. Le imprese ferroviarie applicano gli standard e le norme di sicurezza definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del gestore dell'infrastruttura, nonché le disposizioni e le prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia.

Art. 5.

Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.

2. Nel bilancio annuale sono tenute separate le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto merci.

3. Qualora siano erogati fondi per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.

4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, nel bilancio sono tenute separate le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto da quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro. I conti relativi ai due settori di attività sono tenuti in modo da riflettere tale divieto.

Art. 6.

Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

1. L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri:

a) il possesso della licenza di cui all'articolo 3, lettera *p)*, che legittima l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia, fermo restando che in caso di associazione tutte le imprese ferroviarie associate debbono essere titolari di licenza corrispondente al servizio da prestare.

b) la disponibilità in qualsiasi momento del certificato di sicurezza rilasciato, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria di cui si richiede l'utilizzo, ai sensi dell'articolo 10;

c) l'avvenuta conclusione con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, direttamente o per il tramite dell'associazione internazionale eventualmente costituita con altre imprese ferroviarie, dei necessari accordi amministrativi, tecnici, finanziari, necessari per disciplinare gli aspetti del controllo, della sicurezza e conseguenti all'assegnazione di capacità e alla imposizione dei diritti. Le condizioni degli accordi non devono essere discriminatorie.

2. Le imprese ferroviarie che intendono effettuare tutte o alcune delle tipologie di servizi di trasporto di seguito indicate, devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *r)*:

a) nazionale merci;

b) nazionale passeggeri;

c) internazionale passeggeri, nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale.

3. In sede di stipulazione degli accordi previsti al comma 1, lettera *c)*, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione europea.

Art. 7.

Licenza

1. Possono chiedere il rilascio della licenza di cui all'articolo 3, lettera *p)*, le imprese con sede in Italia che sono in possesso dei requisiti di cui all'articolo 8, che dispongono direttamente, o si impegnano, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività:

a) di materiale rotabile;

b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli;

c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta, le altre imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e i terzi.

2. La domanda, presentata su carta legale, deve indicare la tipologia o le tipologie dei servizi che l'impresa intende espletare e deve essere firmata dal rappresentante legale dell'impresa.

3. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dal ricevimento delle informazioni complete concernenti i requisiti indicati all'articolo 8, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente la licenza. Il rigetto della richiesta deve essere motivato. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione alla Commissione europea.

4. La licenza rilasciata ai sensi del comma 3 deve indicare le tipologie del servizi, di sola trazione o di trasporto per ferrovia di merci e/o di persone che l'impresa è legittimata ad espletare.

5. La licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione europea.

6. Le imprese di cui al comma 1 sono tenute, all'atto della presentazione della domanda, al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio della licenza. Le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto sono determinati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 8.

Requisiti per il rilascio della licenza

1. Le imprese ferroviarie devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale per ottenere il rilascio della licenza.

2. Costituiscono requisiti di onorabilità:

a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;

b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;

c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti di merci soggette a procedure doganali;

d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;

e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'articolo 10 della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

a) dai titolari delle imprese individuali;

b) da tutti i soci delle società di persone;

c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali il requisito di cui al comma 2, lettera *a)*, deve essere altresì posseduto dall'ente che esercita l'impresa.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni e in particolare, dei seguenti elementi:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;

b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5 l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio.

8. In materia di competenza professionale, l'impresa ferroviaria garantisce:

a) di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza;

b) che il personale responsabile della sicurezza ed in particolare quello addetto alla guida dei convogli sia pienamente qualificato nel proprio campo di attività;

c) che il personale, il materiale rotabile e l'organizzazione siano tali da garantire un alto livello di sicurezza per i servizi ferroviari da espletare.

9. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;

b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

10. Le informazioni di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 9 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.

Art. 9.

Validità della licenza

1. La licenza ha validità temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, può richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore ad un mese, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 95/18/CE e successive modificazioni, ne informa senza indugio tale autorità.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza è dovuta al mancato possesso dei requisiti di capacità finanziaria.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attività per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria può chiedere la concessione di un termine più lungo di sei mesi per l'inizio dell'attività in considerazione della specificità dei servizi prestati.

7. L'impresa ferroviaria e tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma può continuare l'attività a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto.

8. L'impresa ferroviaria che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attività deve chiedere la revisione della licenza.

9. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilità di una soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica senza indugio alla Commissione europea i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica delle licenze adottati.

11. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando comunque la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

Art. 10.

Certificato di sicurezza

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce gli standard e le norme di sicurezza, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e vigila sulla loro applicazione.

2. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

3. Per il rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto possiede la formazione e le conoscenze necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione.

4. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli è stato regolarmente omologato, immatricolato e sottoposto a tutti i controlli prescritti in materia dalla normativa vigente e secondo le regole di esercizio dell'infrastruttura in questione.

5. Il certificato di sicurezza è rilasciato, su richiesta del legale rappresentante dell'impresa, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria entro tre mesi dalla richiesta. Entro lo stesso termine il gestore dell'infrastruttura ferroviaria comunica ai richiedenti la ragione del mancato rilascio.

6. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria controlla periodicamente la sussistenza dei requisiti previsti dal presente decreto per il rilascio del certificato di sicurezza e può revocare in tutto o in parte il certificato stesso, informandone immediatamente l'autorità che ha rilasciato la licenza all'impresa ferroviaria, nel caso in cui accerta la perdita dei requisiti previsti dal presente articolo.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a rispettare gli obblighi di riservatezza inerenti alla tutela delle persone o delle imprese su notizie, informazioni e dati in proprio possesso, in conformità alla normativa in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

8. Per il rilascio del certificato di sicurezza il gestore dell'infrastruttura ferroviaria applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

Gestore dell'infrastruttura

Art. 11.

Principi

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al rilascio del certificato di sicurezza, nonché il calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attività ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.

Art. 12.

Accesso all'infrastruttura ferroviaria

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria mette a disposizione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dal presente decreto, l'infrastruttura ferroviaria, e presta i servizi di cui all'articolo 20, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità.

2. In caso di emergenza, ovvero di guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, il gestore dell'infrastruttura, ove sussista assoluta necessità e urgenza, può disporre anche senza preavviso che le linee ferroviarie per le quali è stata effettuata assegnazione di capacità siano rese temporaneamente indisponibili per il tempo necessario alla riparazione del guasto o alla risoluzione del problema tecnico. Ove necessario, il gestore dell'infrastruttura può altresì

richiedere alle imprese ferroviarie, con le modalità previste nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 13, di mettere a disposizione risorse al fine di coadiuvarlo nel ripristino della normalità.

Art. 13.

Prospetto informativo della rete

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37.

2. Il prospetto informativo della rete deve contenere:

a) un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa, nonché informazioni circa le modalità di accesso agli impianti merci di proprietà del gestore dell'infrastruttura, da parte delle imprese ferroviarie o di altri richiedenti;

b) un'esposizione dettagliata dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi di cui all'articolo 20, qualora questi siano prestati da un unico fornitore. In detta esposizione sono precisati la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione dell'articolo 17, comma 7, dell'articolo 18 e dell'articolo 12, comma 2;

c) un'esposizione dettagliata dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 20, nonché ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura e, in particolare:

1) le modalità di presentazione delle richieste di capacità;

2) i requisiti e le condizioni necessarie per ottenere la capacità richiesta;

3) i termini per la presentazione delle richieste e per l'assegnazione della capacità;

4) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento di cui all'articolo 29;

5) le procedure da seguire ed i criteri da utilizzare in ipotesi di infrastruttura saturata;

6) informazioni dettagliate in ordine alle restrizioni all'utilizzo dell'infrastruttura;

7) le condizioni sulla base delle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità, anche ai fini della individuazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità;

d) una esposizione dettagliata delle misure adottate per garantire un trattamento adeguato delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto merci e di servizi di trasporto internazionale, nonché delle richieste di capacità per l'effettuazione di servizi di trasporto specifici, anche saltuari o occasionali, soggette alla procedura di cui all'articolo 31;

3. È consentito ad ogni parte interessata di ottenere copia del prospetto informativo della rete, dietro presentazione di apposita domanda. Il gestore dell'infrastruttura può richiedere, a tal fine, la corresponsione di un contributo che non può eccedere le spese di pubblicazione del prospetto informativo stesso.

4. Il prospetto informativo della rete deve essere pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura.

Art. 14.

Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato

1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma. Il contratto di programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti, mirante alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

2. Nel contratto di programma di cui al comma 1 è disciplinata nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

3. Nel contratto di programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di un indennizzo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modifiche ed integrazioni, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci.

4. Nel contratto di programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

5. Nell'ambito della politica generale di Governo, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

Art. 15.

Costo dell'infrastruttura e contabilità

1. I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare e un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui agli articoli 17, 18 e 19 e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma di cui all'articolo 14, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro.

2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale.

3. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al comma 2 sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1.

Diritti e canoni

Art. 16.

Diritto di accesso e transito sull'infrastruttura ferroviaria

1. Le associazioni internazionali di imprese ferroviarie di cui almeno una abbia la sede principale in Italia hanno il diritto di accesso e di transito sull'infrastruttura ferroviaria per le prestazioni di servizi di trasporto internazionali con gli altri Stati membri dell'Unione europea in cui sono stabilite le imprese che costituiscono l'associazione.

2. Le associazioni internazionali di imprese ferroviarie hanno il diritto di transito in Italia per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale tra gli altri Stati membri in cui hanno sede le imprese ferroviarie che costituiscono l'associazione.

3. Le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea, hanno il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale di merci.

4. Le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea, ed in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *p)*, hanno il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché di servizi di trasporto nazionale di passeggeri o di merci.

Art. 17.

Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, previo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano limitatamente ai servizi di loro competenza, è stabilito il canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, calcola il canone dovuto dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso.

3. Ai fini della determinazione del canone sono presi in considerazione i costi diretti e indiretti di circolazione, i costi di energia sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento della corrispondente attività, nonché le spese generali dirette e quota di quelle indirette. Dai costi così considerati devono dedursi gli eventuali indennizzi e gli eventuali contributi pubblici di qualsiasi natura previsti nel contratto di programma di cui all'articolo 14.

4. Per impedire discriminazioni, deve essere garantito che gli importi medi e marginali del canone per usi equivalenti dell'infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti al pagamento dello stesso canone. Del rispetto di tali garanzie deve essere data dimostrazione nel prospetto informativo della rete.

5. Per il calcolo e la fissazione del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, si applicano i seguenti parametri:

a) qualità dell'infrastruttura ferroviaria, intesa come velocità massima e attrezzatura tecnica ed impiantistica della linea;

b) saturazione, legata alla densità dei convogli sulle singole tratte infrastrutturali all'interno della giornata e all'intensità di utilizzo dei nodi ferroviari;

c) usura del binario e della linea elettrica, legata al peso e alla velocità del convoglio, nonché alle caratteristiche del contatto tra pantografo e catenaria;

d) velocità, intesa come grado di assorbimento di capacità sulla linea percorsa in relazione alla tipologia della fascia oraria in cui si inserisce la traccia oraria richiesta;

e) consumo energetico, legato alla tipologia di trazione utilizzata.

6. Il parametro indicato al comma 5, lettera *a)*, viene utilizzato per il calcolo del diritto di prenotazione dovuto da ciascun assegnatario di capacità per le tracce orarie programmate nell'orario ferroviario. Gli altri parametri di cui al comma 5 si applicano su base chilometrica.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può individuare con proprio decreto, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, le ulteriori eventuali tipologie di costo da prendere in considerazione ai fini della determinazione del canone.

8. Il canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto a revisione annuale in base al tasso di inflazione programmato. Eventuali modifiche agli elementi essenziali per il calcolo del canone devono essere rese pubbliche con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data di applicazione.

9. In sede di applicazione del decreto di cui al comma 1, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria può, sulla base dei principi stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adeguare l'ammontare del canone in funzione dei volumi e della qualità delle capacità richieste, nonché in relazione alla situazione del mercato dei trasporti e del livello di congestionamento dell'infrastruttura, con corrispondenti variazioni dei corrispettivi globalmente intesi. In ogni caso il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria deve essere calcolato, applicato e riscosso in modo trasparente e non discriminatorio.

10. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, della conseguente determinazione dei canoni da parte del gestore dell'infrastruttura e del recepimento delle modalità e termini di calcolo dei canoni nel prospetto informativo della rete, e comunque non oltre il 31 dicembre 2005, i canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria continuano ad essere calcolati sulla base dei criteri dettati dai decreti Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 21 marzo e del 22 marzo 2000, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 94 del 21 aprile 2000, e successive modifiche ed integrazioni.

11. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità di cui all'articolo 27 e per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20. Con lo stesso decreto sono definite le regole in materia di servizi di cui all'articolo 20.

Art. 18.

Maggiorazioni e riduzioni dei canoni di accesso

1. Nel rispetto del Trattato istitutivo della Comunità europea e della normativa comunitaria in materia, con decreto adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione sui canoni corrisposti per l'utilizzo della rete ferroviaria, ovvero riduzioni dei canoni stessi, nonché modifiche dei canoni che tengano conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni.

Art. 19.

Sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura

1. Nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea e della normativa comunitaria in materia possono essere istituiti sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura da parte di modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.

2. Se i soggetti che beneficiano di una compensazione di cui al comma 1 usufruiscono di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

3. Le metodologie di definizione e di calcolo utilizzate per la determinazione delle compensazioni di cui al presente articolo devono essere rese pubbliche e deve essere possibile dimostrare l'entità dei costi specifici imputabili a modi di trasporto concorrenti che vengono evitati, direttamente o indirettamente, sostenendo il trasporto ferroviario con il ricorso a tale tipologia di compensazioni.

Art. 20.

Servizi

1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e alle imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso, la fornitura dei seguenti servizi:

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti di cui all'articolo 25;

b) utilizzo della capacità assegnata;

c) uso degli scambi e dei raccordi;

d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;

e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

f) ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2. Le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque e non discriminatorie, di:

a) impianti di approvvigionamento di combustibile;

b) stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;

c) scali e terminali merci;

d) aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni;

e) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;

f) centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica;

g) servizi di manovra;

h) controllo dei trasporti di merci pericolose, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura;

i) assistenza alla circolazione di treni speciali, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura.

3. Il gestore dell'infrastruttura effettua le prestazioni di cui al comma 2 dietro pagamento di corrispettivi equi e non discriminatori, che tengano conto della situazione della concorrenza nel settore e può rifiutare le richieste delle imprese ferroviarie di fornitura dei servizi stessi esclusivamente qualora sussistano valide alternative a condizioni di mercato.

4. Il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura deve comunque garantire, anche nelle more dell'eventuale affidamento a terzi, una gestione efficiente, equa e non discriminatoria dei servizi in parola e ne risponde direttamente.

5. Su richiesta di ciascuna associazione internazionale di imprese ferroviarie o impresa ferroviaria il gestore dell'infrastruttura presta, ove disponibili, i seguenti servizi complementari:

a) corrente di trazione;

b) preriscaldamento treni passeggeri;

c) fornitura di combustibile e ogni altro servizio fornito presso le infrastrutture a cui è consentito l'accesso.

6. Il gestore dell'infrastruttura può, su espressa richiesta delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie o delle imprese ferroviarie, fornire, ove disponibili, i seguenti servizi ausiliari:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) verifica tecnica sul materiale rotabile.

Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire i servizi di cui al presente comma.

7. Se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

8. L'accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei porti indicati all'allegato I della direttiva 2001/12/CE, che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide a condizioni di mercato.

9. La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione ed all'acquisto dei servizi di cui al presente articolo, con particolare riguardo ai servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione, da parte delle imprese ferroviarie, deve essere contenuta nel decreto ministeriale di cui all'articolo 1, comma 11. Nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 13, dovranno essere contenute le procedure specifiche di attuazione relative alla produzione e acquisto dei servizi di cui al presente articolo.

Art. 21.

Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario

1. Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, entro il 31 dicembre 2004, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato e secondo quanto stabilito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di comminare sanzioni agli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura.

2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni di cui al presente articolo si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura.

Assegnazione della capacità di infrastruttura

Art. 22.

Diritti connessi alla capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, procede alla ripartizione della capacità, garantendo che:

a) la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dal successivo art. 27;

b) la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria.

3. La capacità di infrastruttura assegnata ad un richiedente non può essere trasferita a pena di nullità ed ogni violazione ha come conseguenza l'esclusione da una nuova assegnazione di capacità, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria al fine di svolgere attività di trasporto per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, non è considerato un trasferimento.

4. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce orarie può essere concesso per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

5. Il gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono, tuttavia, concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 23, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 27 e nel prospetto informativo della rete.

6. I diritti ed obblighi rispettivi del gestore dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono definiti in sede contrattuale, con modalità individuate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 13.

Art. 23.

Accordi quadro

1. Nel rispetto degli articoli 81, 82 e 86 del Trattato istitutivo dell'Unione europea, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo di norma superiore alla vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 27 e nel prospetto informativo della rete. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore al limite che sarà fissato con il decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11.

3. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. L'accordo quadro può prevedere sanzioni per il caso di modifica o di cessazione dello stesso.

5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni, e comunque non superiore a dieci anni, è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro.

6. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

7. Se il richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, esso dovrà indicare in tempo utile al gestore dell'infrastruttura le imprese ferroviarie o le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che effettueranno per suo conto, almeno per il primo anno di vigenza dell'accordo medesimo, i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tali fini dette imprese ferroviarie o associazioni internazionali d'imprese ferroviarie procedono, ai sensi dell'articolo 24, alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche, sotto forma di tracce orarie, e successivamente alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura, secondo le procedure previste negli articoli 22 e 25 e nel prospetto informativo della rete.

8. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la Commissione europea.

9. Le condizioni di cui al comma precedente riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'assicurazione dell'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura. Le regioni e le province autonome, fermo restando l'impegno ad utilizzare comunque la capacità richiesta, sono esentate dalla prestazione di garanzia finanziaria.

Art. 24.

Richieste di tracce orarie

1. Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce orarie possono essere presentate dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie.

2. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e

non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la Commissione europea.

3. Le condizioni di cui al comma 2 riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'assicurazione dell'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

Art. 25.

Contratto per la concessione dei diritti di utilizzo

1. I soggetti di cui all'articolo 24 possono presentare al gestore dell'infrastruttura una richiesta di conclusione di un contratto per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui all'articolo 17.

2. Le richieste concernenti l'orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell'articolo 27 e recepiti nel prospetto informativo della rete.

3. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che hanno concluso un accordo quadro ai sensi dell'articolo 23, presentano la richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie in base a tale accordo.

4. Il gestore dell'infrastruttura assicura il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura che gli pervengono da qualsiasi organismo comune eventualmente istituito dai gestori dell'infrastruttura, presso cui i richiedenti possano presentare direttamente le richieste.

Art. 26.

Riesame delle determinazioni in materia di assegnazione di capacità e di riscossione del canone di accesso all'infrastruttura

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali hanno facoltà di richiedere all'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, il riesame delle determinazioni adottate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria o in materia di riscossione del canone. Il suddetto organismo di regolazione si pronuncia entro due mesi dalla data di ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

Art. 27.

Assegnazione di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario, osservando i principi fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto di cui all'articolo 17, comma 11.

2. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti e deve essere permanentemente in grado di fornire, ad ogni soggetto interessato, informazioni sulla capacità di infrastruttura assegnata per l'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario.

3. L'assegnazione della capacità avviene secondo il seguente schema:

a) il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto di orario di servizio di cui all'articolo 29, comma 3, identifica insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale che vanno integrati nello stesso orario;

b) soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità il gestore dell'infrastruttura può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al punto precedente;

c) l'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile;

d) per le modifiche e gli eventuali adeguamenti dell'orario il gestore dell'infrastruttura procede ai sensi del paragrafo 2 dell'allegato III della direttiva 2001/14/CE;

e) non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura provvede a che le tracce orarie provvisoriamente riservate ai servizi di trasporto internazionale siano definite in cooperazione con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri. Il gestore dell'infrastruttura assicura per quanto possibile che la programmazione di tali tracce sia mantenuta invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio;

f) il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario;

g) il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste entro due mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, dandone comunicazione alle stesse. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;

h) quando il rigetto della richiesta di capacità è motivato dalla insufficienza della stessa, la richiesta è riesaminata, d'accordo con l'istante, in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Le date degli adeguamenti di orario e le relative prescrizioni sono rese disponibili ai soggetti interessati;

i) entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.

4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a comunicare tempestivamente alle imprese ferroviarie

interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

Art. 28.

Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura

1. Nell'ambito delle procedure di assegnazione della capacità il gestore dell'infrastruttura coopera con i gestori degli altri paesi, in conformità a quanto indicato negli articoli 4, 15 e 18 della direttiva 2001/14/CE, per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti nazionali, anche mediante la definizione di tracce orarie per servizi di trasporto internazionale, in particolare per quelli effettuati nell'ambito della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci indicata nell'allegato I della direttiva 2001/12/CE e per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta *ad hoc* di cui all'articolo 31.

2. In tale ambito i gestori dell'infrastruttura valutano le diverse esigenze ed eventualmente propongono ed organizzano itinerari e tracce orarie da destinare a servizi di trasporto ferroviario internazionale.

3. I principi di cui al presente articolo si applicano anche in relazione alle diverse reti ferroviarie presenti nel territorio nazionale che rientrano nell'ambito di applicazione del presente decreto.

Art. 29.

Procedura di programmazione e coordinamento

1. Nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, anche tenendo conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

2. Nei soli casi previsti dagli articoli 30 e 32, il gestore dell'infrastruttura, nell'ambito della procedura di coordinamento, finalizzata all'assegnazione di capacità può accordare la priorità a servizi specifici, nel rispetto dei principi stabiliti nel decreto di cui all'articolo 17, comma 11.

3. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura.

4. In caso di richieste di capacità configgenti, il gestore dell'infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare per quanto possibile tutte le richieste anche, se del caso, proponendo capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

5. La procedura di coordinamento è esposta nel prospetto informativo della rete e tiene conto della difficoltà di predisporre tracce orarie per i servizi di trasporto internazionale e dell'effetto che ogni modificazione può comportare su altri gestori dell'infrastruttura.

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 37, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura è predisposto dal gestore dell'infrastruttura un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere alla rapida soluzione delle stesse. Le decisioni in merito devono essere adottate dal gestore dell'infrastruttura entro dieci giorni lavorativi.

Art. 30.

Infrastruttura saturata

1. Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile sia insufficiente in un prossimo futuro.

2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 33, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 34.

3. Le procedure da seguire e i criteri applicati per l'assegnazione di capacità quando l'infrastruttura è a capacità limitata o saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete, tenendo in debito conto l'importanza dei servizi di trasporto merci, in particolare internazionali.

Art. 31.

Richieste ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde celermente, e comunque entro cinque giorni lavorativi, a richieste *ad hoc* concernenti singole tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, anche in corso di vigenza dell'orario di servizio. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità.

2. Il gestore dell'infrastruttura valuta la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste *ad hoc* di capacità. Tale principio vale anche per infrastrutture saturate.

Art. 32.

Infrastruttura specializzata

1. Fatte salve le previsioni di cui al comma 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutte le tipologie di servizi di trasporto che hanno le caratteristiche necessarie per l'utilizzo della linea ferroviaria.

2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione di tutte le parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 81, 82 e 86 del trattato, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del comma 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

Art. 33.

Analisi della capacità

1. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata mira a determinare le restrizioni di capacità di infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura può adottare misure che comprendano la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata saturata.

Art. 34.

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.

2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata e deve indicare:

a) i motivi della saturazione;

b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;

c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;

d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

3. Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

4. Il gestore dell'infrastruttura, per l'utilizzo di determinate infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati a norma dell'articolo 32, cessa di esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su tali infrastrutture e tratti infrastrutturali, qualora:

a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità;

b) non porti avanti il piano di azione stabilito nel piano di potenziamento della capacità.

5. Il gestore dell'infrastruttura nei casi di cui al comma 4 può, previa approvazione dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, continuare ad esigere il pagamento del componente del canone di cui al medesimo comma, se:

a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;

b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Art. 35.

Utilizzo delle tracce orarie

1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia a tutte le tracce orarie che, per un periodo di almeno un mese, siano state utilizzate al di sotto della soglia minima fissata nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo degli operatori.

2. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura può specificare le condizioni in base alle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione di capacità.

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 36.

Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di:

a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari;

b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie;

c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti;

d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti.

2. È fatto obbligo alle imprese ferroviarie ed alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.

Art. 37.

Organismo di regolazione

1. L'organismo di regolazione indicato all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni. Esso vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, conformandosi ai principi di cui al presente articolo.

2. L'organismo di regolazione collabora con gli organismi degli altri Paesi membri della Comunità europea, scambiando informazioni sulle proprie attività, nonché sui principi e le prassi decisionali adottati, al fine di coordinare i rispettivi principi decisionali in ambito comunitario.

3. Salvo quanto previsto dall'articolo 29 in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:

a) prospetto informativo della rete;

b) procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;

c) sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;

d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;

e) rilascio del certificato di sicurezza;

f) controllo del rispetto delle norme e degli standard di sicurezza.

4. L'organismo di regolazione, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata, tutte le informazioni che ritiene utili, in particolare al fine di poter garantire che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, applicati dal gestore dell'infrastruttura, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

5. Con riferimento alle attività di cui al comma 3, l'organismo di regolazione decide sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio e adotta le misure necessarie volte a porre rimedio entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. Fatto salvo il comma 7, la decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

6. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

7. In ogni caso, avverso le determinazioni dell'organismo di regolazione è ammesso il sindacato giurisdizionale.

8. Il presente articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 38.

Abrogazione

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati il decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, ed il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, salvo l'articolo 8, commi 3 e 5, che resta in vigore fino all'adozione del decreto ministeriale di cui all'articolo 17, comma 11.

2. Si intende fatto al presente decreto ogni riferimento ai decreti di cui al comma 1, contenuto nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, nonché nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti la materia regolata dal presente decreto.

Art. 39.

Clausola di cedevolezza espressa

1. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, le disposizioni del presente decreto afferenti a materia di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che non abbiano ancora provveduto al recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, si applicano fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

Art. 40.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore novanta giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 luglio 2003

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*

LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

CASTELLI, *Ministro della giustizia*

TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

LA LOGGIA, *Ministro per gli affari regionali*

Visto, *il Guardasigilli:* CASTELLI

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— La legge 1° marzo 2002, n. 39, reca: «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2001». L'art. 131, commi 1, 3 e 5, l'allegato *B*, così recita:

«Art. 1 *(Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie).* — 1. Il Governo è delegato ad emanare, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati *A* e *B.*

(Omissis).

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato *B* nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato *A,* sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso, entro quaranta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

(Omissis).

5. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i decreti legislativi eventualmente adottati nelle materie di competenza legislativa regionale e provinciale entrano in vigore, per le regioni e province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, alla data di scadenza del termine stabilito per l'attuazione della rispettiva normativa comunitaria e perdono comunque efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma».

«ALLEGATO *B*
(Art. 1, commi 1 e 3)

93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

94/45/CE del Consiglio, del 22 settembre 1994, riguardante l'istituzione di un comitato aziendale europeo o di una procedura per l'informazione e la consultazione dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di imprese di dimensioni comunitarie.

96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento.

1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti.

1999/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 giugno 1999, che istituisce un meccanismo di riconoscimento delle qualifiche per le attività professionali disciplinate dalle direttive di liberalizzazione e dalle direttive recanti misure transitorie e che completa il sistema generale di riconoscimento delle qualifiche.

1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).

1999/64/CE della Commissione, del 23 giugno 1999, che modifica la direttiva 90/388/CEE al fine di garantire che le reti di telecomunicazioni e le reti televisive via cavo appartenenti ad un unico proprietario siano gestite da persone giuridiche distinte.

1999/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1999, relativa alle prescrizioni minime per il miglioramento della tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori che possono essere esposti al rischio di atmosfere esplosive (quindicesima direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari, nonché la relativa pubblicità.

2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio (quarta direttiva assicurazione autoveicoli).

2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («direttiva sul commercio elettronico»).

2000/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che modifica la direttiva 93/104/CE del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, al fine di comprendere i settori e le attività esclusi dalla suddetta direttiva.

2000/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 giugno 2000, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.

2000/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 giugno 2000, relativa ai prodotti di cacao e di cioccolato destinati all'alimentazione umana.

2000/43/CE del Consiglio, del 29 giugno 2000, che attua il principio della parità di trattamento fra le persone indipendentemente dalla razza e dall'origine etnica.

2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso.

2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

2000/75/CE del Consiglio, del 20 novembre 2000, che stabilisce disposizioni specifiche relative alle misure di lotta e di eradicazione della febbre catarrale degli ovini.

2000/77/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2000, recante modifica della direttiva 95/53/CE del Consiglio che fissa i princìpi relativi all'organizzazione dei controlli ufficiali nel settore dell'alimentazione animale.

2000/78/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro.

2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie.

2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

2001/15/CE della Commissione, del 15 febbraio 2001, sulle sostanze che possono essere aggiunte a scopi nutrizionali specifici ai prodotti alimentari destinati ad un'alimentazione particolare.

2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

2001/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 marzo 2001, sull'emissione deliberata nell'ambiente di organismi geneticamente modificati e che abroga la direttiva 90/220/CEE del Consiglio.

2001/19/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 maggio 2001, che modifica le direttive 89/48/CEE e 92/51/CEE del Consiglio relative al sistema generale di riconoscimento delle qualifiche professionali e le direttive 77/452/CEE, 77/453/CEE, 78/686/CEE, 78/687/CEE, 78/1026/CEE, 78/1027/CEE, 80/154/CEE, 80/155/CEE, 85/384/CEE, 85/432/CEE, 85/433/CEE e 93/16/CEE del Consiglio concernenti le professioni di infermiere responsabile dell'assistenza generale, dentista, veterinario, ostetrica, architetto, farmacista e medico.

2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti.

2001/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2001, sull'armonizzazione di taluni aspetti del diritto d'autore e dei diritti connessi nella società dell'informazione.

2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

2001/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, che modifica la direttiva 89/655/CEE del Consiglio relativa ai requisiti minimi di sicurezza e di salute per l'uso delle attrezzature di lavoro da parte dei lavoratori durante il lavoro (seconda direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2001/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2001, recante modificazione della direttiva 95/53/CE del Consiglio che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli ufficiali nel settore dell'alimentazione animale e delle direttive 70/524/CEE, 96/25/CE e 1999/29/CE del Consiglio, relative all'alimentazione animale.

2001/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, che modifica le direttive 78/660/CEE, 83/349/CEE e 86/635/CEE per quanto riguarda le regole di valutazione per i conti annuali e consolidati di taluni tipi di società nonché di banche e di altre istituzioni finanziarie.

2001/77/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità.

2001/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, relativa al diritto dell'autore di un'opera d'arte sulle successive vendite dell'originale.

2001/86/CE del Consiglio, dell'8 ottobre 2001, che completa lo statuto della società europea per quanto riguarda il coinvolgimento dei lavoratori.».

— La direttiva 2001/12/CE è pubblicata in GUCE n. L 075 del 15 marzo 2001.

— La direttiva 2001/13/CE è pubblicata in GUCE n. L 075 del 15 marzo 2001.

— La direttiva 2001/14/CE è pubblicata in GUCE. n. L 075 del 15 marzo 200l.

— La legge 23 dicembre 2000, n. 388, reca: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)». L'art. 131, comma 1, così recita:

«1. Al fine di garantire il contenimento delle tariffe e il risanamento finanziario delle attività di trasporto ferroviario, il Ministro dei trasporti e della navigazione può rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, anche in deroga a quanto disposto dagli articoli 1, comma 1, lettera *a),* e 3, comma 1, lettera *a),* del medesimo decreto, a condizione di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate; può altresì autorizzare la società Ferrovie dello Stato S.p.a. e le aziende in concessione ad effettuare operazioni in leasing per l'approvvigionamento d'uso di materiale rotabile. Gli articoli 14 e 18 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, si applicano per la parte concernente l'infrastruttura ferroviaria e cessano di applicarsi al trasporto ferroviario. La società Ferrovie dello Stato S.p.a. delibera le conseguenti modifiche statutarie.».

— Il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, reca: «Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, reca: «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto».

Note all'art.1:

— Per il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, vedi note alle premesse.

— Per le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE vedi note alle premesse.

— Per il decreto legislativo n. 422/1997 vedi note alle premesse.

Note all'art. 3:

— Per la direttiva 2001/12/CE vedi note alle premesse.

— Il regolamento (CEE) n. 2598/70 è pubblicato in GUCE n. L 278 del 23 dicembre 1970.

— Il regolamento (CEE) n. 1108/70 è pubblicato in GUCE n. L 130 del 15 giugno 1970.

— Per la legge 23 dicembre 2000, n. 388, e l'art. 131, comma 1, della citata legge, vedi note alle premesse.

Note all'art. 8:

— L'art. 444 del codice di procedura penale, così recita:

«Art. 444 *(Applicazione della pena su richiesta)*. — 1. L'imputato e il pubblico ministero possono chiedere al giudice l'applicazione, nella specie e nella misura indicata, di una sanzione sostitutiva o di una pena pecuniaria, diminuita fino a un terzo, ovvero di una pena detentiva quando questa, tenuto conto delle circostanze e diminuita fino a un terzo, non supera cinque soli o congiunti a pena pecuniaria.

1-*bis*. Sono esclusi dall'applicazione del comma 1 i procedimenti per i delitti di cui all'art. 51, commi 3-*bis* e 3-*quater*, nonché quelli contro coloro che siano stati dichiarati delinquenti abituali, professionali e per tendenza, o recidivi ai sensi dell'art. 99, quarto comma, del codice penale, qualora la pena superi due anni soli o congiunti a pena pecuniaria.

2. Se vi è il consenso anche della parte che non ha formulato la richiesta e non deve essere pronunciata sentenza di proscioglimento a norma dell'art. 129, il giudice, sulla base degli atti, se ritiene corrette la qualificazione giuridica del fatto, l'applicazione e la comparazione delle circostanze prospettate dalle parti, nonché congrua la pena indicata, ne dispone con sentenza l'applicazione enunciando nel dispositivo che vi è stata la richiesta delle parti. Se vi è costituzione di parte civile, il giudice non decide sulla relativa domanda; l'imputato è tuttavia condannato al pagamento delle spese sostenute dalla parte civile, salvo che ricorrano giusti motivi per la compensazione totale o parziale. Non si applica la disposizione dell'art. 75, comma 3.

3. La parte, nel formulare la richiesta, può subordinarne l'efficacia, alla concessione della sospensione condizionale della pena. In questo caso il giudice, se ritiene che la sospensione condizionale non può essere concessa, rigetta la richiesta.».

— Il titolo XI del libro V del codice civile così recita: «Disposizioni penali in materia di società e di consorzi».

— Il regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, reca: «Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amminstrativa». Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 aprile 1942, n. 81.

— Il titolo VI del citato regio decreto, così recita: «Disposizioni penali».

— La legge 31 maggio 1965, n. 575, reca: «Disposizioni contro la mafia». L'art. 10 così recita:

«Art. 10. — 1. Le persone alle quali sia stata applicata con provvedimento definitivo una misura di prevenzione non possono ottenere:

a) licenze o autorizzazioni di polizia e di commercio;

b) concessioni di acque pubbliche e diritti ad esse inerenti nonché concessioni di beni demaniali allorché siano richieste per l'esercizio di attività imprenditoriali;

c) concessioni di costruzione, nonché di costruzione e gestione di opere riguardanti la pubblica amministrazione e concessioni di servizi pubblici;

d) iscrizioni negli albi di appaltatori o di fornitori di opere, beni e servizi riguardanti la pubblica amministrazione e nell'albo nazionale dei costruttori, nei registri della camera di commercio per l'esercizio del commercio all'ingrosso e nei registri di commissionari astatori presso i mercati annonari all'ingrosso;

e) altre iscrizioni o provvedimenti a contenuto autorizzatorio, concessorio, o abilitativo per lo svolgimento di attività imprenditoriali, comunque denominati;

f) contributi, finanziamenti o mutui agevolati ed altre erogazioni dello stesso tipo, comunque denominate, concessi o erogati da parte dello Stato, di altri enti pubblici o delle Comunità europee, per lo svolgimento di attività imprenditoriali.

2. Il provvedimento definitivo di applicazione della misura di prevenzione determina la decadenza di diritto dalle licenze, autorizzazioni, concessioni, iscrizioni, abilitazioni ed erogazioni di cui al comma 1, nonché il divieto di concludere contratti di appalto, di cottimo fiduciario, di fornitura di opere, beni o servizi riguardanti la pubblica amministrazione e relativi subcontratti, compresi i cottimi di qualsiasi tipo, i noli a caldo e le forniture con posa in opera. Le licenze, le autorizzazioni e le concessioni sono ritirate e le iscrizioni sono cancellate a cura degli organi competenti.

3. Nel corso del procedimento di prevenzione, il tribunale, se sussistono motivi di particolare gravità, può disporre in via provvisoria i divieti di cui ai commi 1 e 2 e sospendere l'efficacia delle iscrizioni, delle erogazioni e degli altri provvedimenti ed atti di cui ai medesimi commi. Il provvedimento del tribunale può essere in qualunque momento revocato dal giudice procedente e perde efficacia se non è confermato con il decreto che applica la misura di prevenzione.

4. Il tribunale dispone che i divieti e le decadenze previsti dai commi 1 e 2 operino anche nei confronti di chiunque conviva con la persona sottoposta alla misura di prevenzione nonché nei confronti di imprese, associazioni, società e consorzi di cui la persona sottoposta a misura di prevenzione sia amministratore o determini in qualsiasi modo scelte e indirizzi. In tal caso i divieti sono efficaci per un periodo di cinque anni.

5. Per le licenze ed autorizzazioni di polizia, ad eccezione di quelle relative alle armi, munizioni ed esplosivi, e per gli altri provvedimenti di cui al comma 1 le decadenze e i divieti previsti dal presente articolo possono essere esclusi dal giudice nel caso in cui per effetto degli stessi verrebbero a mancare i mezzi di sostentamento all'interessato e alla famiglia.

5-*bis*. Salvo che si tratti di provvedimenti di rinnovo, attuativi o comunque conseguenti a provvedimenti già disposti, ovvero di contratti derivati da altri già stipulati dalla pubblica amministrazione, le licenze, le autorizzazioni, le concessioni, le erogazioni, le abilitazioni e le iscrizioni indicate nel comma 1 non possono essere rilasciate o consentite e la conclusione dei contratti o subcontratti indicati nel comma 2 non può essere consentita a favore di persone nei cui confronti è in corso il procedimento di prevenzione senza che sia data preventiva comunicazione al giudice competente, il quale può disporre, ricorrendone i presupposti, i divieti e le sospensioni previsti a norma del comma 3. A tal fine, i relativi procedimenti amministrativi restano sospesi fino a quando il giudice non provvede e, comunque, per un periodo non superiore a venti giorni dalla data in cui la pubblica amministrazione ha proceduto alla comunicazione

5-*ter*. Le disposizioni dei commi 1, 2 e 4 si applicano anche nei confronti delle persone condannate con sentenza definitiva o, ancorché non definitiva, confermata in grado di appello, per uno dei delitti di cui all'art. 51, comma 3-*bis*, del codice di procedura penale.».

Nota all'art. 9:

— La direttiva 95/18/CE è pubblicata in GUCE n. L 143 del 27 giugno 1995.

Nota all'art. 11:

— Per il regolamento (CEE) n. 1108/70 vedi note all'art. 3.

Nota all'art. 14:

— Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è pubblicato in GUCE n. L 156 del 28 giugno 1969.

Nota all'art. 17:

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 21 marzo 2000, reca: «Aggiornamento dei coefficienti per la determinazione del valore dei fabbricati di cui all'art. 5, comma 3, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, agli effetti dell'imposta comunale sugli immobili (I.C.I.), dovuta per l'anno 2000».

Nota all'art. 19:

— Gli articoli 73, 87 e 88 del trattato della Comunità europea, così recitano:

«Art. 73 *(ex art. 77).* — Sono compatibili con il presente trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.».

Aiuti concessi dagli Stati.

«Art. 87 *(ex art. 92).* — 1. Salvo deroghe contemplate dal presente trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

2. Sono compatibili con il mercato comune:

a) gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti;

b) gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali;

c) gli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania, nella misura in cui sono necessari a compensare gli svantaggi economici provocati da tale divisione.

3. Possono considerarsi compatibili con il mercato comune:

a) gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione;

b) gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;

c) gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse;

d) gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nella comunità in misura contraria all'interesse comune;

e) le altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della commissione.».

«Art. 88 *(ex art. 93).* — 1. La commissione procede con gli Stati membri all'esame permanente dei regimi di aiuti esistenti in questi Stati. Essa propone a questi ultimi le opportune misure richieste dal graduale sviluppo o dal funzionamento del mercato comune.

2. Qualora la commissione, dopo aver intimato agli interessati di presentare le loro osservazioni, constati che un aiuto concesso da uno Stato, o mediante fondi statali, non è compatibile con il mercato comune a norma dell'art. 87, oppure che tale aiuto è attuato in modo abusivo, decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nel termine da essa fissato.

Qualora lo Stato in causa non si conformi a tale decisione entro il termine stabilito, la commissione o qualsiasi altro Stato interessato può adire direttamente la Corte di giustizia, in deroga agli articoli 226 e 227.

A richiesta di uno Stato membro, il Consiglio, deliberando all'unanimità, può decidere che un aiuto, istituito o da istituirsi da parte di questo Stato, deve considerarsi compatibile con il mercato comune, in deroga alle disposizioni dell'art. 87 o ai regolamenti di cui all'art. 89, quando circostanze eccezionali giustifichino tale decisione. Qualora la commissione abbia iniziato, nei riguardi di tale aiuto, la procedura prevista dal presente paragrafo, primo comma, la richiesta dello Stato interessato rivolta al Consiglio avrà per effetto di sospendere tale procedura fino a quando il Consiglio non si sia pronunciato al riguardo.

Tuttavia, se il Consiglio non si è pronunciato entro tre mesi dalla data della richiesta, la commissione delibera.

3. Alla commissione sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il mercato comune a norma dell'art. 87, la commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.».

Nota all'art. 20:

— Per la direttiva n. 2001/12/CE e l'allegato I vedi note all'art. 3.

Nota all'art. 23:

— Gli articoli 81, 82 e 86 del trattato della Comunità europea, così recitano:

«Art. 81 *(ex art. 85).* — 1. Sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ed in particolare quelli consistenti nel:

a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;

b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;

c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento;

d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza;

e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo I possono essere dichiarate inapplicabili:

a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,

a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e

a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.».

«Art. 82 *(ex art. 86)*. — È incompatibile con il mercato comune e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di questo.

Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:

a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;

b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico a danno dei consumatori;

c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;

d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.».

«Art. 86 *(ex art. 90)*. — 1. Gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme del presente trattato, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 12 e da 81 a 89 inclusi.

2. Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme del presente trattato, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi della comunità.

3. La commissione vigila sull'applicazione delle disposizioni del presente articolo rivolgendo, ove occorra, agli Stati membri, opportune direttive o decisioni.».

Nota all'art. 27:

— Per la direttiva n. 2001/14/CE vedi note alle premesse.

Nota all'art. 28:

— Per la direttiva n. 2001/14/CE vedi note alle premesse.

— Per la direttiva n. 2001/12/CE vedi note all'art. 3.

Note all'art. 32:

— Per gli articoli 81, 82 e 83 del trattato dell'Unione europea, vedi note all'art. 23.

Nota all'art. 37:

— Per la direttiva n. 2001/14/CE vedi note alle premesse.

Note all'art. 38:

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, reca: «Regolamento recante norme di attuazione della direttiva n. 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, reca: «Regolamento recante norme di attuazione della direttiva n. 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva n. 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura». L'art. 8, commi 3 e 5, così recitano:

«3. Nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria il gestore dà priorità:

a) ai servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare tra le imprese ferroviarie e lo Stato, o le regioni. Tali servizi, in presenza di richiesta di capacità per altri servizi, non possono comunque assorbire l'intera capacità delle tratte e delle fasce orarie interessate;

b) ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate e ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 85, 86 e 90 del trattato CEE.

(Omissis).

5. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 85, 86 e 90 del trattato CEE e sentito il gestore dell'infrastruttura, può concedere diritti speciali, su base non discriminatoria, alle imprese ferroviarie che forniscono determinati servizi, se tali diritti speciali sono indispensabili:

a) per garantire un buon livello di servizio pubblico;

b) per garantire un utilizzo efficace della capacità d'infrastruttura;

c) per consentire il finanziamento di nuove infrastrutture.».

— Per il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, vedi note alle premesse.

Note all'art. 39:

— L'art. 117, quinto comma della Costituzione così recita:

«Le regioni e le provincie autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.».

— Per le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, vedi note alle premesse.

03G0205

GIANFRANCO TATOZZI, *direttore* FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(6501444/1) Roma, 2003 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.